SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 2644 DE 1994

MARZO DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

EMPRESA CUTCSA

Situación laboral de sus trabajadores

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 1° DE MARZO DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Carlos Cassina

Miembros : Señores Senadores Mariano Arana, Wilson Elso Goñi, Tabaré Hackenbruch y Jaime Pérez

Invitados especiales : Representantes de la Unión Trabajadores de CUTCSA, señores José Casterique, Luis de Muro, Daniel García, Juan Páez y Jorge Silvano

Secretario : Señor Néstor T. Cardozo

---

lt.

(Entran a Sala los representantes de la Unión de Trabajadores de CUTCSA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado tiene el agrado de recibir a una delegación de la Unión de Trabajadores de CUTCSA, quienes en el día de ayer nos solicitaron ser recibidos en este ámbito. En la medida que la Comisión tenía fijada una sesión para el día de hoy a efectos de recibir trabajadores de otras empresas, tratamos de escuchar su planteo lo antes posible. En virtud de que no estaba previsto recibirlos en el día de hoy, deseo excusar a algunos señores legisladores, en particular al señor senador Tabaré Hackenbruch, quien había asumido obligaciones próximo a la hora 16, por lo que en algún momento tendrá que retirarse pero, con su consentimiemto, hemos preferido no dilatar esta reunión.

Tiene la palabra el señor García.

SEÑOR GARCIA.- Antes que nada, la Unión de Trabajadores de CUTCSA agradece a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social el habernos recibido, sobre todo teniendo en cuenta que, tal como lo planteaba el señor Presidente, han tenido que dedicarnos determinado horario que quizás no lo tenían disponible.

En primer lugar, deseamos plantear a la Comisión, específicamente, una situación bastante difícil por la que atraviesa el gremio. Cabe indicar que desde el año 1992 iniciamos tres reclamos --que tienen relación con incumplimientos de determinadas leyes laborales-- en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; posteriormente, seguimos los caminos que éste nos marcó. En el último período, cuando se expide el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social --existe un informe de su Sala

Jurídica--, la Asamblea General de Trabajadores del gremio entendió que la situación en torno al reclamo de la media hora de trabajo no gozada por nosotros, pasara a la Justicia. En esa situación --y quiero remarcar en la Comisión que como sindicato tenemos una muy buena relación con el Directorio de CUTCSA--, la empresa entiende que para pagar el taxi --como dicen ellos-- de una deuda bastante considerable, se veían en la necesidad de implementar horarios cortados. Eso significa para los trabajadores de CUTCSA --que desde el año 1962 gozábamos de horarios contínuos de labor-- problemas insolubles, puesto que, por un lado, nos cambia el estilo de vida. Digo esto, porque la gran mayoría tiene familia y, en virtud de la situación del país nuestras esposas deben salir a trabajar. En consequencia, debemos dividir el horario, es decir, de mañana trabajamos nosotros y en la tarde nuestras esposas, o viceversa, para hacer posible el cuidado de nuestros hijos. De modo que el horario cortado cambiaría sustancialmente el ritmo de vida de los trabajadores. Además, estaríamos dependiendo de la empresa, aproximadamente, unas 14 horas, para ganar ocho.

Por otro lado, el horario cortado afectaría a aquellos trabajadores que están doblemente empleados. Precisamente, un tercio de ellos que están en esas condiciones, por el contrato individual --es decir, de exclusividad-- que tiene cada uno de nosotros con la empresa, se encontrarían en una situación bastante difícil debido a la implementación del horario cortado.

Nosotros queremos plantear a los señores miembros de esta Comisión que entendemos que el tema de los horarios cortados va a generar en el gremio un conflicto, que no sabemos cómo va a finalizar.

Siempre hemos sentido que se le pide madurez a los integrantes del movimiento sindical. En ese sentido, hemos sido lo suficientemente maduros con respecto a un tema tan complejo y difícil, como para recorrer todos los caminos que nos marca la Constitución y las leyes. No hemos hecho ni un solo paro con respecto a los reclamos que llevamos actualmente adelante. Debo expresar que hemos concurrido a la Comisión de Legislación Laboral, de la Cámara de Representantes, a la Intendencia Municipal de Montevideo y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para tratar de lograr que no se apliquen los horarios cortados que estaban previstos para el mes pasado. Asimismo, entablamos una mesa de negociación, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con la propia empresa y por cómo se han ido dando estas reuniones, creemos que la disposición de la empresa es la de aplicar los horarios cortados, porque la patronal entiende que no tiene otra salida.

Deseamos transmitirles a los señores senadores la preocupación real que existe en el gremio y en la dirección del sindicato por una situación que es muy difícil de resolver ya que de aplicarse estos horarios cortados sería casi imposible evitar un conflicto de características, si se quiere, bastante fuertes.

SEÑOR PEREZ.- Según nos lo han expresado, hace alrededor de treinta años que rige el horario continuo en casi todas las empresas de transporte. En ese sentido, quisiera que se me aclare cuál fue el detonante que ocasionó que la empresa decidiera aplicar el

horario cortado. ¿Tendría que ver, quizás, con una modificación de los horarios de descanso?

SEÑOR GARCIA.- La respuesta consta de dos partes. Por un lado, el Directorio no ha sido claro en torno a esta situación ya que en las negociaciones han planteado que se ven en la obligación de aplicar los horarios cortados --cosa que no desean--, para "parar el taxi", o sea, para que la deuda no se siga aumentando. Por otra parte, se quieren aplicar los horarios cortados como una imposición para que los trabajadores no hagan el reclamo de fondo.

SEÑOR DE MURO.- En primer lugar, quiero expresar que en los próximos días trataremos de hacerles llegar los antecedentes de la situación en lo que tiene que ver con el tipo de reclamos por los que estamos bregando y la actual situación en que nos encontramos ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En segundo término, deseo hacer dos o tres puntualizaciones en cuanto al sistema de trabajo del transporte porque nos parece que sería ilustrativo a los efectos de que tuvieran una visión cabal de lo que estamos reclamando y los perjuicios que causaría la aplicación de los horarios cortados.

Debo aclarar que para la organización y regulación del servicio y fundamentalmente para para que las unidades no estén en continuo trabajo durante casi 24 horas, el sistema de transporte emplea las llamadas "esperas" que se realizan en las terminales o en los destinos de las unidades. Dichas esperas son las que los trabajadores tendrían como período de descanso. Sin embargo, éste no es tal, porque los funcionarios están afectados a las unidades y en el caso del guarda está afectado a los valores, ya que tiene responsabilidad sobre ellos. Esto quiere decir que los trabajadores estarían en una situación de trabajo

de simple presencia. En caso de que los valores se pierdan o extravíen, el trabajador es sancionado, a pesar de que no cuenta con un lugar donde dejarlos a resguardo. A su vez, un decreto municipal estipula que las unidades deben estar abiertas y permitir el acceso al pasaje durante las llamadas "esperas".

Ante esta situación, el funcionario lleva a cabo sus ocho horas de trabajo sin tener ninguna desvinculación de su medio y lugar de trabajo. Por lo tanto, podemos considerar que no existe un período de descanso real durante toda la jornada laboral. Esta es la argumentación que los trabajadores tenemos para realizar un reclamo por el no goce de la media hora de descanso.

Para una empresa con las características de CUTCSA con casi 6.000 trabajadores, donde la media hora de descanso tendría que pagársele doble porque en ella se trabaja, esto representaría una suma muy importante. En ese sentido, la empresa habla de U$S 500.000 mensuales de erogación por el pago de esta media hora.

genera un período de detención de entre cinco y diez minutos, por cada uno de ellos. En la actualidad, se lleva a cabo uno o dos relevos, pero con este nuevo sistema de trabajo que se aplicaría se llegaría a cinco y, quizás, a seis por jornada laboral. A raíz de esto, el servicio se vería realmente distorsionado durante un período mucho mayor. Ante esto, hemos planteado la necesidad de reglamentar la jornada de descanso en el sistema de transporte. La Ley establece que el trabajador debe gozar su período de descanso entre la cuarta y quinta hora de labor. Quizá sea muy difícil llevar esto a cabo dentro del servicio de transporte. Para ello será necesario reglamentar la jornada de descanso.

Esto fue planteado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social mediante un informe elaborado por su Asesoría de la Inspección de Trabajo. Allí se expresa que es necesario reglamentar la jornada de descanso de los trabajadores del transporte urbano. Aquí se incurre en una serie de errores, fundamentalmente porque involucra al Convenio Nº 153 de la O.I.T. que no tiene nada que ver con el tema, ya que éste trata, en realidad, del reglamento del transporte interdepartamental e internacional.

De cualquier manera, existe un vacío respecto a cómo se debe gozar la media hora de descanso de los trabajadores del transporte. Esto nos genera una situación sumamente conflictiva.

Actualmente, por todos los medios posibles y razonables, estamos tratando de crear una situación que permita negociar seriamente con la empresa. Queremos llegar a un acuerdo respecto a la reglamentación del período de descanso en la jornada de trabajo.

Lo que no estamos dispuestos a negociar es la deuda que, en caso de que nuestra hipótesis sea válida, tiene la empresa para con los trabajadores. Nos parece que ese es un elemento que debe dirimir la Justicia de nuestro país. Cabe aclarar que no hemos entrado en una situación conflictiva respecto a este punto; hemos optado por el camino de la Justicia Sin embargo, ahora nos vemos enfrentados a una nueva situación con el planteo de los horarios cortados. Estamos absolutamente convencidos de que hay otros intereses en juego que llevan a aplicar estos horarios cortados. Fundamentalmente, se trata de crear una situación conflictiva que permita a la empresa negociar el pago de la deuda que tiene con los trabajadores junto con el tema de la reglamentación.

SEÑOR PEREZ.- Esa deuda de que se ha hablado, que es objeto de un reclamo ante el Ministerio, ¿consiste en la diferencia entre lo que

sea que la jornada podría ser de 7 horas 15 minutos, 7 horas 30 minutos ó 7 horas 45 minutos. Los trabajadores entendían que la jornada debía ser de 7 horas 30 minutos, mientras que la empresa consideraba que debía ser de 7 horas 45 minutos. En el año 1950 se efectuó un arbitraje sobre este tema y se instituyó un promedio de 7 horas 40 minutos. Sin embargo, los trabajadores seguimos planteando que es necesario llegar a una jornada de 7 horas 30 minutos. Además, en nuestro reclamo argumentamos que la jornada y el sistema de trabajo han variado y que han cambiado los lugares de relevo. Asimismo, existe una nueva modalidada de trabajo, que encuadra la tarea del conductor y del guarda. Me refiero, concretamente, a la tarea del guarda-conductor que tiene que recaudar y, a la vez, atender la unidad. Este sistema también tiene una jornada de 7 horas 40 minutos. Cabe señalar que en 1950, cuando se realizó el arbitraje, esta categoría de trabajo no existía, pues se creó recién en el año 1962.

La otra parte de nuestro reclamo tiene que ver con la aplicación de la ley Nº 15.996 y, a su vez, se divide en dos aspectos.

En primer lugar , la ley establece que las fracciones de horas extras deben llevarse a 30 minutos en caso de estar comprendidas entre 1 y 29 minutos. Esa sería la liquidación de una hora normal. Más allá de esos períodos, pasado un minuto de la hora, se tendrían que liquidar dos horas extras, o sea, cuatro horas normales. En el caso de CUTCSA se liquidan doble los minutos; por ejemplo, si son 23 minutos, se liquidan 46. Es decir que no se está aplicando correctamente la ley Nº 15.996. Por otra parte, está el reclamo de las horas extras nocturnas. En este sentido, tenemos un convenio por el cual las horas nocturnas están gravadas con un 60% de compensación en horas. O sea que se trabajan 5

horas y se cobran 8. Sin embargo, las horas extras que se originan en la jornada nocturna deberían ser liquidadas, según la ley, en forma doble y llevadas a 30 minutos o a una hora. A su vez, están gravadas en un 60% por el convenio que mencioné. No obstante, la empresa no hace las liquidaciones de esta forma.

En resumen, el reclamo presentado consta de tres partes. En primer término, la media hora del período de descanso; en segundo lugar, lo que tiene que ver con la reglamentación de la jornada de trabajo --es decir, con los famosos 20 minutos-- y, por último, el tema de la liquidación incorrecta de las horas extras.

SEÑOR SILVANO.- El señor senador Pérez plantea una pregunta que, a mi juicio, es muy importante. El consultó acerca de las razones --algunas expresadas públicamente por la empresa y otras deducibles de los hechos-- que han impulsado la aplicación del horario cortado.

Una de estas razones se desprende claramente de las aclaraciones de la empresa. Como se ha dicho, el reclamo consta de tres partes, pero una de ellas resulta más importante desde el punto de vista económico-financiero y, a la vez, es la más conocida en nuestro gremio y en la patronal. Me refiero, concretamente, al tema de la media hora, que ha tomado conocimiento público por su importancia económica.

Concretamente, los trabajadores reclaman lo que han explicado mis compañeros. Nosotros no gozamos de esa media hora de descanso. Además, como se ha mencionado, trabajamos efectivamente 7 horas 40 minutos en las unidades. Esos 20 minutos que faltan para completar las 8 horas son para ir a buscar las unidades, ponerlas en condiciones de brindar el servicio, entregar la recaudación y, por último, guardar los ómnibus . Sin embargo, en algunos de los fundamentos con que la empresa

contestó nuestros reclamos se quiso hacer aparecer este lapso como 20 minutos de descanso. Debe quedar en claro que esos minutos no son de descanso, sino de trabajo, porque el obrero está recaudando o, en su defecto, preparando la unidad para salir a brindar el servicio.

La empresa también ha pretendido hacer aparecer como descanso lo que, en el servicio, se denomina tiempo de espera. Sin embargo, en ese período igual estamos a cargo de la unidad, inclusive somos sancionados si se presenta algún inconveniente por haberla dejado descuidada o por haber tenido alguna negligencia con la recaudación.

Debe quedar en claro que la ley establece que durante el descanso, el trabajador debe tener la facultad de utilizar su tiempo libre en lo que crea más conveniente. Además, debe poder separarse efectivamente de la máquina de trabajo, dejando de lado, por lo tanto, su custodia. Eso es necesario para lograr un descanso real. Si bien la ley no establece que deba salirse específicamente del establecimiento o del lugar físico de trabajo, en ese tiempo no debe tener responsabilidad alguna sobre la unidad.

Como se podrá advertir, los trabajadores de CUTCSA no gozan de estos beneficios.

Entendemos que lo que ha motivado el cambio de actitud de la empresa es el hecho de que reclamemos no haber gozado de esa media hora de descanso durante los últimos 30 años, desde que se aplica el horario continuo. En este sentido, nuestro reclamo tiene una incidencia económica muy importante. Ante esto, la empresa ha planteado la realización de horario cortado como una forma de frenar la acumulación de la deuda. Es importante aclarar que el sindicato ha contestado que considera razonable que la empresa quiera, de alguna forma, frenar la

deuda. Eso coincide con nuestro objetivo, pues queremos que la media hora de descanso de que no hemos gozado hasta ahora sea objeto de una reglamentación.

Negociemos pues la forma de reglamentar cómo se hace efectivo el descanso a los efectos de que el monto de la deuda no siga creciendo y simultáneamente, para los trabajadores, encontraremos una forma de que realmente se descanse la media hora establecida por ley, pero que los trabajadores del transporte no usufructúan.

Aquí aparece el segundo planteo de la empresa, donde no queda tan claro que su objetivo sea solamente "parar el taxi", tal como ellos ofrecen. Ante esto la compañía plantea que si se negocia y se encuentra una solución no puede resolverse solamente el problema de la media hora de descanso; entonces, busquemos una respuesta global. Queremos precisar que nosotros no estamos dispuestos y no podemos negociar el derecho que tienen los trabajadores --y no la organización colectivamente porque, entre otras cosas, no tenemos garantías de que cualquier acuerdo que se realice en forma bilateral con la empresa sea respetado por los trabajadores--, ya que estos tienen sus derechos individuales. Si bien nosotros los representamos en forma colectiva, la deuda de la empresa es individual con cada uno de ellos. Por lo tanto, representando a la gremial, no estamos en condiciones de hacer un acuerdo que, aún en el caso de que fuera aceptado en una asamblea general, obligue a los trabajadores individualmente y que después no puedan hacer un reclamo judicial. Esa negociación se puede dar naturalmente sólo en las instancias del propio juicio, cuando los jueces llamen a las partes --es probable que esto suceda debido a la magnitud de la deuda-- a una conciliación. Importa aclarar, entonces, que no nos negamos a una

negociación sobre el fondo del problema; sí nos negamos a negociar la entrada de este reclamo en la órbita de la Justicia. Cabe precisar una vez más que no podemos ni estamos dispuestos a negociar --reitero que no tenemos la potestad de coartar el derecho individual de cada trabajador-- la entrada de un reclamo ante la justicia. De alguna forma la empresa ha pedido expresamente que se negocie el fondo del problema y que no ingrese a la justicia. Precisamente, esto es lo que nosotros no podemos hacer. Más aún, es claro que de acuerdo con lo que expresan los poderes que nosotros estamos preparando para los abogados que van a representar colectivamente a los trabajadores se especifica la facultad de negociación y transacción que éstos van a tener. Pero serán los trabajadores quienes pondrán límites, cuáles son, en definitiva, sus aspiraciones y sobre qué se puede transar. No quiero utilizar un término como chantaje o coacción pero, de alguna manera, la empresa juega fuerte para imponer una situación que obligue al sindicato a decir que para que no se establezca el horario cortado, que cambiará el estilo de vida y las normas de trabajo dando lugar a una situación conflictiva que queremos evitar, va a negociar el problema de fondo. Independientemente de que no hay ninguna determinación tanto del gremio como del sindicato en cuanto a no discutir el problema de fondo, ello sólo podría hacerse en la instancia judicial. En lo que el sindicato tiene una clara determinación es en cuanto a no negociar el tema de la entrada de este problema a la Justicia Si se negocia ahora, esto no sería necesario. Pero para eso obra no sólo un mandato de la asamblea, sino un derecho particular e individual de cada trabajador.

Otro aspecto importante que no ha sido explicitado por la empresa, pero que considero debería ser incluido en el análisis, es el que

refiere a la situación económico-financiera, la cual es bastante grave. Estamos convencidos de que detrás del tema de la media hora existe la necesidad de reestructurar la empresa por parte del Directorio --aclaro que esta es una opinión muy subjetiva-- y de llevarla adelante en forma unilateral y sin discutir o acordar con los trabajadores.

Manifestamos esta opinión subjetiva porque, en primer lugar, hace un año el sindicato denunció públicamente que si la empresa CUTCSA no iniciaba una reestructura profunda de su sistema de servicio y de trabajo iba a darse una crisis muy grave, que haría insalvable la situación. Tal como dijo el sindicato en su momento, sería similar a una bomba de tiempo a punto de estallar, con consecuencias sociales parecidas a las que tuvo el cierre de la ex empresa ONDA.

Ante este planteo, la actitud de la empresa consistió en contraatacar, manifestándose duramente a nivel de la prensa, diciendo que el sindicato actuaba en forma alarmista, que el planteo era ajeno a la realidad y que la situación no era tan grave. En la actualidad ya no son los trabajadores quienes plantean la realidad económico-financiera, sino la propia empresa, tal como lo ha hecho en cada instancia pública, incluso a través de reportajes realizados al señor Lago. Este problema también ha sido reconocido por las autoridades municipales, lo cual refleja la gravedad de esta situación. Pero lo más importante es que la empresa hace un año tuvo una respuesta muy dura a la denuncia del sindicato que, a la vez, no se trataba de una denuncia sino de un planteo claro y definido avalado por la asamblea del gremio, por el que se solicitaba que se comenzara a discutir en ese momento el tema de la reestructura. Cabe aclarar que el sindicato estaba dispuesto a abordar

todos los aspectos concernientes a la reestructura, aún aquellos que pudieran significar cambios en la modalidad de trabajo, siempre y cuando ello se hiciera con el concurso de todas las partes y sin que se perdieran fuentes de trabajo. De manera que antes de que el problema estallara nosotros planteamos la posibilidad de discutir el asunto a fondo. La empresa no sólo se negó y dio largas al asunto, sino que contestó duramente. Ahora, permanentemente, en forma implícita, la empresa se refiere a la crisis económico-financiera, diciendo que CUTCSA no puede hacer frente al reclamo que plantean los trabajadores debido a este problema. La crisis de la empresa abarca millones de boletos menos vendidos y si bien es cierto que esto está determinado por la situación económica del país, también lo está porque la competencia ha ganado participación en el mercado. CUTCSA tiene una opinión muy global sobre este asunto, pero independientemente de que nosotros podamos compartir algunos criterios de la empresa, estamos convencidos de que además de factores externos --como es la aparición de flotas renovadas con mayor capacidad de captación de pasaje en otras empresas-- que han sido discutidos, como son las medidas tomadas por autoridades tanto nacionales como municipales, existe un problema de fondo, sobre el cual venimos alertando desde hace mucho tiempo atrás: CUTCSA no ha hecho nada para cambiar internamente su sistema de gestión. Esta empresa ofrece una calidad de servicios inferior a la de la competencia; se trata de servicios lentos y deficientes en lo que respecta a su regularidad; carece de un sistema de relaciones laborales con su personal que le permita competir; ha cometido errores en torno a la renovación de la flota, por ejemplo, no aceptando la posibilidad de renovarla cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, junto

a la Intendencia Municipal de Montevideo, dio a las empresas la posibilidad de hacer un sistema de leasing a estos efectos. CUTCSA fue la única empresa que decidió no aprovechar esta oportunidad. Ahora se encuentra con que, como consecuencia de ello, se ha perdido un número importante de venta de boletos, ya que el resto de las empresas renovaron sus unidades.

Por lo tanto, queremos precisar que además del problema de la media hora de descanso, la empresa necesita reestructurar su organización. Así lo exigimos hace un año atrás y consta en el último convenio salarial, además de la petición de que se implemente una Comisión para discutirlo.

En una de las últimas reuniones que tuvo lugar debido a un problema que se dio en una de las compañías Montevideo, logramos que la empresa estableciera una Comisión bipartita para discutir el tema. Asimismo, pedimos que se estableciera una a nivel de la Intendencia Municipal de Montevideo, pero la empresa no concurrió, mientras que a la Comisión bipartita envió jefes sin directivas, por lo que la reestructura no se discute en ningún lado. Por la vía de los hechos la reestructura se va a empezar a procesar con los servicios cortados.

Quiero explicar que imponer dichos servicios, significa empezar la reestructura pues, de hecho, mil trabajadores van a tener que optar por un empleo u otro. Entonces, si eligen el otro trabajo que tenían, ello va a implicar una reducción compulsiva de la plantilla de trabajadores; a la vez --lo que es más grave aún--, disminuirían las horas extras y comenzaría, reitero, la reestructura por la vía de los hechos. Aclaro que esta es una interpretación subjetiva de la organización sindical, pero que está basada en hechos objetivos que nos infunden un gran miedo en el sentido de que lo que hemos planteado se concrete en la realidad.

Nuestra gran preocupación radica en el hecho de que el tiempo que disponemos para evitar la aplicación de los servicios cortados, no es demasiado extenso. En realidad, nuestra presencia en el ámbito de esta Comisión obedece a que si en lo inmediato, las negociaciones en el Ministerio no prosperan-- y tal como están planteadas las cosas no es fácil encontrar soluciones alternativas en lo inmediato-- se nos apliquen los horarios cortados lo que puede generar conflictos muy grandes que, justamente, es lo que queremos evitar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente, deseo hacer dos preguntas.

En primer lugar, quisiera saber si la Asesoría Letrada del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se ha pronunciado sobre el derecho de los trabajadores a la media hora de descanso o si, como creía entender, consideró que eso debía ser resuelto por la Justicia.

En segundo término, deseo conocer si los trabajadores, individual o colectivamente, ya han iniciado ante la Justicia el reclamo que les correspondería por la media hora que no se les habría otorgado en el pasado.

SEÑOR DE MURO.- En lo que tiene que ver con el informe de la Asesoría de la Inspección de Trabajo, debo decir que el mismo no entra en el tema de la deuda que tiene la empresa para con los trabajadores. Básicamente, se trata de una interpretación de lo que significa la jornada de simple presencia en la actividad del transporte, así como una interpretación --a nuestro juicio equivocada-- de la aplicación del Convenio 153 de la OIT al sistema de trabajo del transporte urbano.

En virtud de ello, en primera instancia,plantea la reglamentación del sistema de trabajo y de descanso en el transporte urbano y, junto con eso, la necesidad de la reglamentación de la media hora de descanso. Sería interesante que les trajéramos --como ya lo hemos planteado--, los antecedentes sobre este tema, porque allí se advierten contradicciones importantes. Por un lado, se justifica que los trabajadores no han gozado de la media hora de descanso pero, por otro, se hace una interpretación antojadiza de lo que significan los períodos de espera de las unidades con relación al sistema de descanso.

De modo que, en definitiva, no hay una expedición clara del Ministerio con respecto a este asunto. Si bien desde el punto de vista formal ni en forma directa se sugiere por parte del Ministerio que este tema sea planteado a nivel de la Justicia, así como se desliza por parte de los jerarcas de dicha Cartera que ellos no tendrían competencia para determinar si el reclamo de los trabajadores es justo o no.

Con respecto a si hemos iniciado o no el reclamo pertinente ante la Justicia, debemos señalar en primera instancia que tenemos un mandato expreso de hacerlo. Asimismo, tenemos que indicar que las características de un reclamo de este tipo son bastante complicadas. Digo esto, porque se trata de un reclamo que requiere una preparación

y una infraestructura, pues se deben ejecutar 4000 liquidaciones, hacer 4000 poderes y los trabajadores --por su tiempo o su forma de trabajo-- tienen que disponer de horarios especiales para efectivizar la firma de los poderes y del reclamo. Como consecuencia de esos factores, recién estamos en el período de preparación de la infraestructura respectiva. Lo que sí se ha hecho público es la definición por parte del gremio --como estrategia de reclamo de este derecho-- de la introducción del reclamo a nivel de la Justicia, lo que todavía no se ha efectivizado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, les agradecemos la información que nos han brindado. Posteriormente, la misma decidirá sobre los pasos a dar con respecto a este asunto, a efectos de colaborar en la solución del problema que han planteado.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 32 minutos)